



TITLE:

京大上海センターニュースレター 第24号

AUTHOR(S):

京都大学経済学研究科上海センター

CITATION:

京都大学経済学研究科上海センター. 京大上海センターニュースレター 第24号. 京大上海センターニュースレター 2004, 24

ISSUE DATE:

2004-09-27

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/26340>

RIGHT:

京大上海センターニュースレター

第 24 号 2004 年 9 月 27 日

京都大学経済学研究科上海センター

目次

○ 11/13・14 自動車シンポジウムのご案内

○ 中国新疆自治区とカザフスタンとのコルガス・ルート国境貿易について

京都大学上海センターでは、11 月 13 日および 14 日に下記の講演会と研究会を開催します。御多忙の折りとは存じますが、御参加お願い申し上げます。なお、11 月 13 日の講演会終了後には、上海センター協力会の懇親会を予定しております。

11 月 13 日・14 日上海センター主催講演会・研究会

中国の自動車産業—その過去・現在・将来を探る—のご案内 講演会

日 時●11 月 13 日(土)午後 2 時～6 時

場 所●京都大学法経総合研究棟大会議室

挨拶●金田章裕 京都大学副学長・理事

司 会●本山美彦 京都大学大学院経済学研究科教授

講演1●丸川知雄 東京大学社会科学研究所助教授

中国式自動車製造法：日本との対比

講演2●嶋原信治 元トヨタ自動車中国事務所首席総代表

トヨタ自動車の進出過程

講演3●塩地 洋 京都大学大学院経済学研究科教授

中国における自動車流通

●懇親会

研究会

日 時○11 月 14 日(日)午前 9 時 30 分～午後 5 時

場 所○京都大学法経総合研究棟大会議室

報 告1○高山勇一 現代文化研究所中国研究室室長 自動車産業政策

報 告2○孫 飛舟 大阪商業大学総合経営学部助教授

3S・4S 店と自動車交易市場について

報 告3○山口安彦 元本田技研工業中国業務室主幹

中国自動車企業の自主開発能力

報 告4○大原盛樹 アジア経済研究所研究員 オートバイ産業の競争環境

報 告5○上山邦雄 城西大学経済学部教授 日系メーカーの対中国戦略

+++++

中国新疆自治区とカザフスタンとのコルガス・ルート国 境貿易について

8 月 21 日から 9 月 3 日まで、少し長い出張で中国北京市と新疆ウイグル自治区及びカザフスタンに行って来た。北京では、人民大学、社会科学院経済研究所、中央党校、首都経済貿易大学、国務院対外経済研究院、国家情報中心、中国経済出版社と有益な交流をし、また新疆自治区では新疆大学での講演、南新疆貧困農村地帯の「調査」をしたが、ここではこの期間で最も魅力的な情報を得た新疆自治区コルガス国境からカザフスタン・アルマトイ間の国境貿易について少し紹介することにする。これは、国境検問所のカザフ側でつかまえたバスが、「かつぎ屋」で満員のもので、それについてアルマトイまでの片道 400km=6 時間を一緒に過ごす中で得られた情報である。

といっても実は、この国境検問所通過自体が大変なものだった。日本で得られた VISA を持って歩いて検問所に渡ったものの、出国検査で 1 時間、その後とったバスのカザフ側検問所への順番待ちの時間が 1 時間、カザフ側への入国検査で 1 時間、それに最後のバスへの再度の乗り込みで 1 時間というもので、通過人数の多さとバスの荷物の出し入れの手間が長引かせる原因だった。ともかく、このコストをかけて「かつぎ屋」の人々が輸出入に携っているということである。私のバスは約 25 人が「かつぎ屋」として乗っていましたが、言語の違うカザフとの貿易ということで、漢族一人も居ず、全員がウイグル族ないしカザフ族だった。但し、アルマトイの取引所では若干数の漢族も居た。

が、ともかく、この意味で検問所の通過時間 4 時間+イリ⇄アルマトイ間の乗車時間 8

時間＝12 時間というコスト及び往復乗車料金 200 元をかけてどの程度もうかるかと聞くと 100 元の物を持って来て 120 円で売れる程度ということである。その量を推し測るのは大変困難ですが、私の乗ったバスは乗客席の 2 倍程度の荷物のスペースはあって、1 人当たり 200～400kg だろうか。もちろん、この全てを「かつぎ」事はできないが、国境通過時には何故か積載荷物の 1/2～1/3 程度しかおろす必要がなく、結局この程度を運んでいる。

他方、この取引量を金額でどう計算するかの問題について、次のような試算を試してみた。すなわち、アルマトイでの宿泊代（コンテナのような所で泊っているらしい）や食事代を含めてバス代金の倍は利益を上げるとすると、各人は 1 回の往復で $400 \text{ 元} \div 0.2$ （おおよその「利潤率」）＝2,000 元は物を運ばなければならない。1 台のバスに 25 人が乗っていたからバス 1 台で 5 万元。また、コルガス国境ではおよそ 1 時間に 4 台のバスが通過していたから、通過可能時間を 10 時間と仮定すると、 $40 \text{ 台} \times 5 \text{ 万元} = 200 \text{ 万元} = 3000 \text{ 万円/日の通過量}$ となる。したがって、概算では年間に 6 億元＝80 億円の取引が行われていることになる（日曜日は通関業務なし）。これは「かつぎ屋」ルートの取引であるから、トラックによるものは除く。なので、もしトラックのものが「かつぎ屋」のその 6 倍あるとすると（1 台当たり 2 倍の積載量で台数が 3 倍）、42 億元＝560 億円の取引ということとなり、これは 1998 年の落合信彦氏の調査 6 億元を大きく上回っていることとなる。以上の推計は 1 人当りのもうけなどは低目に見積もっているから、それ程多すぎるものでもないだろう。このルートの貿易量は北方の鉄道ルートが便利になってしばらく縮小したと聞いていたが、相当程度に回復し、更に発展していると見た。中国経済のパワーはこうして西方にも拡張しつつある。

なお、取引品目は中国側からは、衣服、電気・ガス器具、陶器、ガラス器、建材、クツと多岐に渡る工業製品が主であり、カザフ側からはジュースやジュウタンなどが輸入されていた。が、前者の物質の多さに比べ、持ち帰る物のないのが悩みという。実際、私の乗ったバスも持ち帰る物質を探してバザール裏の集荷場で待機したが、私の見ていた数時間の内には何の積み込みもなく、また中国への「帰国」時に見たカザフ側からの入国の人々の持ち物は殆どなかった。

また、もう一つ付け加えると、「かつぎ屋」たちのパワーである。実は私のバスがアルマトイに着いたのは現地時間の夜中の 2 時半で、その夜中に荷降ろしと点検をし早朝にはバスが前述のバザールに移動した。また、一緒に行った「かつぎ屋」が少し離れたバザールで一生懸命仕事をしている姿もチラリと見る事が出来た。なお、この「同行」のかつぎ屋達は中年の男性というより初老の男性、それに 20 前後の学生風の女性や 60 才位の女性も居た。「かつぎ屋」の人々の姿を間近に見て、その生きるが為の精一杯さに心打たれた旅でもあった。（2004. 8. 23）（大西広）